

2-9-1945

Embry-Riddle Papel Pega-Mosca 1945-02

Embry-Riddle School of Aviation

Follow this and additional works at: <https://commons.erau.edu/ua-papel-pega-mosca>

This Article is brought to you for free and open access by the Newspapers at Scholarly Commons. It has been accepted for inclusion in Papel Pega-Mosca by an authorized administrator of Scholarly Commons. For more information, please contact commons@erau.edu.

Papel Pega-Mosca

"STICK WITH IT"

VOL. II

9 DE FEVEREIRO DE 1945

N.º 53

AVIADORES BRASILEIROS CONDECORADOS POR ATOS DE BRAVURA NA EUROPA

*Dados biográficos sobre os seis heróis da F.A.B. Quem é o Tenente Coronel
Aviador Nero de Moura, Comandante do Grupo.*

Seis oficiais da FAB, pertencentes ao esquadrão comandado pelo tenente coronel Nero de Moura e ora integrando as forças aéreas das Nações Unidas em luta na Itália, acabam de ser condecorados com a Medalha de Aeronáutica dos Estados Unidos e citados em ordem do dia por atos de bravura. A recompensa foi conquistada pelos nossos patriotas quando de ataques às comunicações ferroviárias alemãs, a depósitos de abastecimentos e combustíveis e a outros objetivos militares no norte da Itália, durante os meses de novembro e dezembro do ano passado. A unidade a que pertencem está equipada com aviões "Thunderbolts", que os aviadores brasileiros manejam com extrema perícia, consoante recentes declarações do general Ira Eaker, comandante das forças aéreas em operações naquela "front". O general Eaker teve expressões altamente elogiosas para com os nossos patriotas, que incluiu entre os melhores pilotos de guerra do mundo.

Vamos agora dizer algumas palavras sobre o comandante Nero de Moura e seus seis subordinados, que fizeram jus à honrosa condecoração.

TEN. CORONEL AVIADOR NERO DE MOURA
— Nasceu no Rio Grande do Sul, a 30 de janeiro de 1910, tendo passado em pleno "front"

Six FAB officers, who, under squadron commander Lieut. Col. Nero de Moura, are now seeing action with the United Nations Air Forces in Italy, have just been given the United States Air Medal and cited in the order of the day for acts of bravery. They won recognition for attacks they made last November and December on German railroad communications, supply and fuel dumps, and other military objectives in northern Italy. Their unit is outfitted with "Thunderbolts" which Brazilian pilots handle with great skill according to statements made recently by General Ira Eaker, the commander of air force operations on that front. General Eaker was lavish in his praise of our countrymen who, he said, are among the best military pilots in the world.

Following we give a brief description of Commander Nero de Moura and his six subordinates who well deserve the honor that was conferred upon them.

LIEUT. COL. NERO DE MOURA was born in Rio Grande do Sul on January 30, 1910. Last month he observed his thirty-fifth birthday right on the front. He has been serving in the Brazilian armed forces since 1927, and had more than 3,200

(Continua na pag. 2)



O COMANDANTE DA FAB NA ITÁLIA

Janeiro — S.L.R. — Tenente Coronel Nero Moura, comandante do 1.º grupo de caça que está em operações na Itália.
(FOTO DO SERVIÇO DE INFORMAÇÕES DO HEMISFÉRIO).

A Aviação Brasileira e seu Notável Progresso

O extraordinário progresso da aviação em nosso país foi salientado no último número da revista norte-americana "Pegasus", especializada em aviação, onde se nos deparou um artigo em que passa em revista as atividades aeronáuticas brasileiras de 1941 para cá.

Depois de se referir à aviação comercial, que classifica de "muito adiantada", discorre sobre a Escola de Aeronáutica no Campo dos Afonsos e se refere ao fato de estar a Fábrica Nacional de Motores em franca atividade, pronta a construir motores "Ranger" sob licença. Passa depois a se referir à Escola Técnica de Aviação, narrando como o Ministro da Aeronáutica do Brasil entrou em entendimentos com o Sr. John Paul Riddle, convidando-o a vir para o Brasil. Segue-se depois um longo histórico sobre a Escola, que constitui a parte mais extensa do artigo.

Como se vê, a nossa Escola vai cada vez mais firmando o seu renome no exterior, concorrendo assim com o seu quinhão para que o Brasil seja conhecido e admirado no resto do mundo.

The amazing progress of aviation in our country was remarked by the American magazine "Pegasus", devoted to aviation, in an article that reviews all Brazilian aeronautical activities from 1941 onwards.

After a reference to our commercial aviation which was classified as "very progressive", the article describes the Campo dos Afonsos, Escola de Aeronáutica and mentions the fact that the Fábrica Nacional de Motores is working at full force, ready to produce "Ranger" engines upon license. Further, it refers to Escola Técnica de Aviação and how the Brazilian Air Minister invited Mr. John Paul Riddle to come to Brazil. The article then makes a thorough description of the school and its activities and this is most extensive.

This goes to show that the reputation of our school is growing outside of Brazil, contributing its part to the reputation and admiration Brazil enjoys in the rest of the world.

o seu trigésimo quinto aniversário. Serve às Forças Armadas Brasileiras desde 1927. Tinha mais de 3.200 horas de voo quando foi designado para chefiar o grupo que seguiu para os Estados Unidos a fim de aperfeiçoar-se. Galardoado com a medalha de Bronze do serviço militar da Polónia. Possui um curso da Escola de Aplicação de Aeronáutica de Versailles, na França.

MAJOR AV. OSWALDO PAMPLONA PINTO — Já tivemos ensejo de referir-nos aos seus feitos, em nossa edição n.º 49 de 12 de janeiro último.

CAPITÃO AV. JOEL MIRANDA — Natural de Araraquara, neste Estado, nasceu no dia 14 de outubro de 1912. Possuía mais de 2.300 horas de voo, quando o Brasil entrou na guerra, grande parte das quais nos aviões do Correio Aéreo Nacional.

CAPITÃO AV. LAFAYETTE CANTARINO RODRIGUES DE SOUZA — Natural de São Pedro da Aldeia, Estado do Rio, nasceu a 13 de abril de 1913. Em fins do ano retrasado, contava mais de 1.400 horas de voo. Foi instrutor da Escola de Aeronáutica.

CAPITÃO AV. FORTUNATO CAMARA DE OLIVEIRA — Nasceu no dia 14 de janeiro de 1916, no Rio de Janeiro. Fez viagens à América do Norte para buscar aviões destinados à FAB.

TENENTE AV. TEOBALDO KOPP — Nasceu em Curitiba, capital do Paraná, a 28 de maio de 1918; 1.º tenente da FAB desde janeiro de 1943.

TENENTE AV. JOSINO MAIA DE ASSIS — Natural de Bagé, Estado do Rio Grande do Sul onde nasceu a 27 de junho de 1919. Tomou parte nos patrulhamentos do nordeste, quando os submarinos do "eixo" ameaçaram a marinha mercante.

AVIADORES BRASILEIROS CONDECORADOS...

(cont. da página 1)

... flying hours when placed in charge of a group going to the United States for a finishing course. Poland gave him the Bronze Medal for Military Service. He has to his credit a course taken at the School of Applied Aeronautics at Versailles, France.

MAJOR OSWALDO PAMPLONA PINTO. In edition 49 of January 12 we devoted an article to Major Pamplona.

CAPTAIN JOEL MIRANDA was born on October 14, 1912, in Araraquara, a city in this state. When Brazil entered the war he had 2,300 flying hours, of which a great number was in planes of the Correio Aéreo Nacional.

CAPTAIN LAFAYETTE CANTARINO RODRIGUES DE SOUZA was born on April 13, 1913, in São Pedro da Aldeia, Rio de Janeiro. At the end of 1943 he had more than 1,400 flying hours. He was an instructor at the Escola de Aeronáutica.

CAPTAIN FORTUNATO CAMARA DE OLIVEIRA was born in Rio de Janeiro on January 14, 1916. He made several trips to the United States to ferry planes back for the FAB.

LIEUT. TEOBALDO KOPP, who was born in Curitiba, Paraná, on May 28, 1918, has been a 1st lieutenant in the FAB since January, 1943.

LIEUT. JOSINO MAIA DE ASSIS was born on June 27, 1919, in Bagé, Rio Grande do Sul. He did patrol duty in the northeast when Axis submarines were preying on our merchant marine.

III — NASCE A FÔRÇA AÉREA BRASILEIRA

Com o desenvolvimento cada vez mais crescente da aviação, tanto civil como militar, um grupo de aviadores começou a cogitar da criação de um novo Ministério — o do Ar, segundo o queriam alguns; o da Aeronáutica, segundo outros, que afinal viram vencer o seu ponto de vista. Esta campanha culminou com a criação da nova pasta, no dia 20 de janeiro de 1941. Foi então extinta a Aviação Naval e a Aviação Militar, sendo ambas incorporadas à Fôrça Aérea Brasileira, que passava a ter vida autônoma. O primeiro chefe do Estado Maior, passou a ser o Brigadeiro do Ar Armando Trompowski, vindo da Marinha e que se conserva atualmente no posto, como Major-Brigadeiro, sendo a mais alta patente de nossa aeronáutica.

No ano seguinte, o Brasil entrava na guerra, depois da covarde agressão do "eixo" contra nossa Marinha Mercante. A F.A.B. se aprestou para o cumprimento de sua missão primordial e a ela coube a gloriosa tarefa de patrulhar a costa do Atlântico, então infestada de submarinos corsários. Escreveram-se páginas admiráveis, em que se distinguiram o Major Parreiras Horta, hoje Comandante do 1.º G.M.I. (unidade ligada à E.T.Av.) e o Capitão Oswaldo Pamplona.

Data de poucos meses a participação de nossos aviadores militares na luta da Europa e, entretanto, já é mundialmente conhecido o papel preponderante que a F.A.B. está desempenhando. O primeiro Grupo de Caças está sob o comando do Ten. Cel. Nero de Moura, sendo a nossa primeira unidade aérea a operar em território estrangeiro.

With the growing development of civil and military aviation, a group of aviators began to think of the need for creating an air ministry. This campaign ended on January 20, 1941, when the new ministry was founded. The extinct Naval Aviation and Military Aviation were both incorporated in the Fôrça Aérea Brasileira which became a self-sufficient unit. Air Brigadier Armando Trompowski, who was transferred from the Navy, was named the first chief of the General Staff. Today, with the rank of Brigadier Major which is the highest in our aviation, he still holds that post.

Brazil entered the war the following year after the cowardly attack by the Axis on our merchant marine. The FAB got ready to fulfill its first mission and to it fell the honor of patrolling the Atlantic coast which was then infested with prowling submarines. Brilliant pages were written distinguishing Major Parreiras Horta, who is today Commander of the 1st GMI (a unit attached to E.T.Av.), and Capt. Oswaldo Pamplona. Our aviators have been taking part in the European combat for just a short time. However, they are known the world over for the outstanding role they have been playing. The 1st fighter group, which is our first air unit to operate in foreign territory, is under the command of Lieut. Col. Nero de Moura.

(Continúa na pág. 4)

A F. A. B. NA ITALIA



Janeiro — S.I.H. — Esquadrilha do 1º grupo de caça da F.A.B. sob o comando do Ten. Cel. Nero Moura, que está incorporada no Quinto Exército norte-americano na frente italiana. (FOTO DO SERVIÇO DE INFORMAÇÕES DO HEMISFÉRIO).

VISITAS À ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO



Cel. Jess Bryan Bennet, Ten. Cel. Arthur A. Mc Corthan, Mr. Edwin P. Stahl, Ten. Cel. Richard C. Chapman e Major Edward F. Proescholdt.

Esta Escola recebeu no dia 30 do mês passado a visita altamente honrosa do capitão Van Ness, pertencente à Força Aérea do Exército dos Estados Unidos e do Sr. G. C. Reese, Instrutor de Metralhadora Aérea do Campo dos Afonsos. O capitão Van Ness está instalando um Departamento de Instrução Prática de Instrumentos e Máquinas no Campo dos Afonsos, tendo vindo à Escola para assentar um projetor pertencente à Escola. Aproveitou o ensejo para percorrer demoradamente todos os departamentos, havendo manifestado as excelentes impressões que colheu.

No dia 5 do corrente, estiveram no estabelecimento o Sr. Coronel Jess Bryan Bennet, do Corpo Aéreo dos Estados Unidos, tendo-se feito acompanhar pelo Ten.-Coronel Arthur A. Mc Corthan, ora designado pelo governo de seu país para servir na Base Aérea de Natal; Ten.-Cel. Richard C. Chapman e o Major Edward F. Proescholdt, adido de aeronáutica à Embaixada dos Estados Unidos no Rio de Janeiro. Os visitantes, em companhia do Sr. John Paul Riddle e de oficiais da Escola, estiveram em diversos departamentos, tendo demonstrado vivo interesse pelas atividades que tiveram oportunidade de constatar.

This school was honored on January 30 by the visit of Lieut. Van Ness of the U.S. Navy, and of Mr. G. C. Reese, instructor in aerial machine gunnery at the Campo dos Afonsos. Lieut. Van Ness is setting up a department of synthetic training "Devices" at the Campo dos Afonsos and came to our school for the purpose of installing a projector belonging to E.T.Av.

While here he visited all the departments of the school and was deeply impressed.

On February 5, Col. Jess Bryan Bennet of the U.S. Army Air Force, accompanied by Lieut. Col. Arthur Mc Corthan, assigned by the U. S. Government to serve at the Natal Air Base; Lieut. Col. Richard C. Chapman; and Major E. F. Proescholdt, Air Attaché to the U. S. Embassy in Rio visited E.T.Av.

The visitors, who were taken on a tour of inspection by Mr. John Paul Riddle and Mr. Edwin Stahl and school officials, showed great interest in the work being carried on here.



Entre as pessoas que veem concretizando os fundamentos da vitória da E.T.Av., como sejam as autoridades civis e militares que a encaminham, Ten. Cel. Av. Eng. João Mendes da Silva, Mr. John Paul Riddle, Mr. Edwin P. Stahl e Cap. Joaquim Bueno Brandão, vemos o Cap. Van Ness e o Sr. G. C. Reese quando de sua visita à E.T.Av.

NASCE A FAB

Tal é, em linhas gerais, o histórico da aviação militar brasileira onde, desde dezembro de 1943, entrou como um novo capítulo e, certamente, não dos de menor importância, a atividade da Escola Técnica de Aviação. Preparando especialistas para a F.A.B., o nosso estabelecimento vem procurando não desmentir as tradições de progresso, patriotismo e trabalho que a aviação militar tomou como norma. Nossos alunos podem orgulhar-se de pertencer a um organismo que honra os foros de brasilidade e que se pode ombrear com as forças aéreas das maiores nações do mundo, sem que daí lhe advenha qualquer desdouro. E é esse patrimônio moral inapreciável que devemos defender a todo o transe, procurando aumentá-lo na medida de todas as nossas energias.

(Continuação da pág. 3)

Such in a few words is the story of Brazilian military aviation. Since December, 1943, a new chapter is being added, one that is certainly not of less importance—the activities of E.T.Av. In preparing specialists for the FAB our school is trying to uphold the traditions of progress, patriotism and work that military aviation took as a standard. Our students may be proud to belong to an organization that honors Brazilianism and is able to take its place beside the air forces of the major nations without feeling itself inferior to them. We must defend this priceless moral patrimony at all costs and give our best in an effort to enlarge it.

"CALOUROS" EM DESFILE

JOSÉ LINCOLN SOBRINHO (Aluno 1081) Natural de Laranjal, que ostenta a glória de ser a primeira cidade da Linha Sorocabana que construiu um campo de pouso. Estudou em Tatuí, onde trabalhava num cartório. Com a onda de entusiasmo que contagiou os tatuienses, deixou os traslados e certidões, e veio matricular-se na E.T.Av., onde cursará Viaturas Motorizadas.

ANGELO RANIERI (Aluno 1082) — Natural de S. Paulo, onde fazia o segundo ano técnico da Academia de Comércio. Inclinado às questões de transportes, desde o de carrinho de mão até o aéreo, vai sentir-se à vontade no curso de Viaturas Motorizadas.

CIRO DE OLIVEIRA (Aluno 1083) — Itaberá, uma bucólica cidadezinha, graciosa como um presépio, no sul paulista, enviou o primeiro de seus filhos a cursar a E.T.Av. O 1083 fez o curso ginasial em Itapeva, onde há pouco se criou um promissor aeroclube para trabalhar pela mentalidade aeronáutica em toda a região sul do Estado. Vai fazer também Viaturas Motorizadas.

ANTONIO BOTE-LHO AMOROSO (Aluno 1084) — Natural de Ribeirão Preto, onde fazia o terceiro ano da Faculdade de Ciências Econômicas. Como todo ribeirão-pretense, ama a aviação e confia no seu futuro grandioso. Vai especializar-se em Hélices.

JOÃO BERTOLACINI (Aluno 1085) — Outro filho de Tatuí, cujo ginásio cursou. Também vai especializar-se em hélices.

ANGELO VALENTE DE JESUS (Aluno 1086) — Natural do Estado de Pará. Sua vocação levou-o a procurar a FAB, à qual já serviu há mais de um ano, na Base Aérea de Belém, onde chegou a fazer o curso de cabo. Classificado para cursar a E.T.Av., vai especializar-se em Hélices.

NATANAEL PINTO DE CARVALHO (Aluno 1087) — Outro filho do Pará, que como o precedente, servia na Base Aérea. Antes porém, trabalhou no hangar, formando assim uma consciência aeronáutica bem nítida. Vai fazer o curso de Hélices.

JOSÉ LINCOLN SOBRINHO (Student 1081) was born in Laranjal, the first city on the Sorocabana Railroad to construct a landing field. José studied in Tatuí and later worked in a notary public's office. When the wave of enthusiasm swept over the people of Tatuí he left titles and deeds behind and came to enroll in E.T.Av. where he will study Motor Vehicles.

ANGELO RANIERI (Student 1082) is a native of São Paulo where he was taking the second year technical course at the Academia de Comércio. Since he is interested in anything on wheels, from wheelbarrows to airplanes, he is going to feel right at home in the course in Motor Vehicles.

CIRO DE OLIVEIRA (Student 1083) comes to us as the first son from Itaberá, a pretty little farming town in the south of the state of São Paulo. Ciro went to secondary school in Itapeva where, just recently, a promising flying club was created to bring air-mindedness to the southern part of the state. He will take the course in Motor Vehicles.

ANTONIO BOTE-LHO AMOROSO (Student 1084) was born in Ribeirão Preto where he took

the third year of the course in Economic Sciences. Like every other citizen of his home town he likes aviation and believes in its future. He will specialize in Propellers.

JOÃO BERTOLACINI (Student 1085) is another son of Tatuí where he received his secondary education. He too will specialize in Propellers.

ANGELO VALENTE DE JESUS (Student 1086) comes to us from the state of Pará. After more than a year's service in the FAB at the Belém Air Base, he left with the rank of corporal. Propellers will be his specialty.

NATANAEL PINTO DE CARVALHO (Student 1087) like 1086, is another son of Pará who served in the Air Base there. His work in the hangar gave him a clear picture of what aviation is all about. He will do the course in Propellers.



"Calouros em desfile" — No primeiro plano: 1088 e 1096; no centro, 1090, 1099, 1089, 1091 1086, 1085, 1097 e 1084. Ao fundo, 1083, 1095, 1094, 1081, 1087, 1092, 1088, 1093, 1082 e 1100.

JOSÉ BENEDITO ARAGÃO (Aluno 1088)

— Também faz parte da turma que veio do Pará, em cuja Base Aérea servia há mais de três anos. "Sou um velho "liga" da Aviação", disse êle, ao ser entrevistado. É natural do Estado do Piauí, onde fez seus primeiros estudos antes de seguir para Belém, e aqui vai dedicar-se a Hélices.

HELIANO GUSMÃO DUARTE (Aluno 1089)

— É "puro baiano" e servia na Base Aérea do Salvador há dois anos, possuindo pois um grande "traquejo" de aviação militar.

WALDEMIRO FREITAS LIMA (Aluno 1090)

— Outro baiano, Diplomado em mecânica pela Escola Politécnica da Baía, passou a trabalhar na Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, de onde passou para a F.A.B. como voluntário na Base Aérea do Salvador. Já levava dois anos de serviço em nossa aviação militar, quando foi classificado para cursar a E.T.Av. Destina-se a Hélices.

VIDAL BREDÁ (Aluno 1091) — Natural de Alfredo Chaves, Rio Grande do Sul. Servia na Base Aérea de Santa Cruz, quando a sua vontade de progredir o levou a inscrever-se entre os candidatos á E.T.Av. Fará Hélices.

HENRIQUE SILVA (Aluno 1092) — Nasceu em Ibitinga, neste Estado, a cidade que vem fornecendo um belo contingente de jovens para a aeronáutica brasileira. Destina-se ao curso de Paraquedas.

BENEDITO MARCONDES LEITE (Aluno 1093) — Sua terra natal, S. José dos Campos, no vale do Paraíba, possui um dos melhores aeroclubes do interior, com nada menos de nove aviões — uma respeitável esquadilha! Fêz um curso na Escola Técnica Getúlio Vargas, e aprecia muito electricidade, mormente em suas applicações á aeronáutica — baterias e iluminação de aeronave, balizamento noturno de pistas, usados pela meteorologia. Vai fazer o curso de Paraquedas.

JERÓNIMO LEMES NETO (Aluno 1094) — É agora, um piloto de verdade. Natural de Uruguaiana, Rio Grande do Sul, brevetou-se pelo Aeroclube do Rio Grande, contando já com mais de 52 horas de vôo. Pretende em suas folgas frequentar o Aeroclube de S. Paulo e melhorar a sua "performance". Está contentíssimo com a especialidade que lhe tocou: Paraquedas, cujos conhecimentos virão valorizar muito o seu "brevet".

ANTONIO BREDÁ (Aluno 1095) — Nasceu em Lençóis, bela cidade paulista nas proximidades de Baurú, tendo frequentado a Escola Profissional de Sorocaba, onde fêz o curso ferroviário. Veio por intermédio daquele estabelecimento. Vai cursar Paraquedas.

MARIO LUIZ CRIPPA (Aluno 1096) — O "mascot" da Escola. Cursou com grande aproveitamento o Ginásio das Américas desta capital e tendo escrito uma carta ao Exmo. Sr. Minis-

JOSÉ BENEDITO ARAGÃO (Student 1088)

also came from Pará where he served in the Air Base for more than three years. "I am an old friend of aviation", he told us during the interview. He was born in the state of Piauí where he received his first schooling before going to Belém. He is enrolled in the course in Propellera.

HELIANO GUSMÃO DUARTE (Student 1089)

is a full-bred Bahian. He served at the Salvador Air Base for two years and knows quite a bit about military aviation.

WALDEMIRO FREITAS LIMA (Student 1090) is another Bahian. After his graduation in mechanics from the Escola Politécnica da Baía he went to work for the Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Later he volunteered for the FAB at the Salvador Air Base where he had more than two years service in military aviation before coming to E.T.Av. His course will be Propellers.

VIDAL BREDÁ (Student 1091) is a native of Alfredo Chaves, Rio Grande do Sul. He was serving at the Santa Cruz Air Base when his will to get ahead induced him to enroll in E.T.Av. He will take Propellers.

HENRIQUE SILVA (Student 1092) was born in Ibitinga, a city in this state that has been furnishing a large number of boys for Brazilian aviation. His specialty will be Parachutes.

BENEDITO MARCONDES LEITE (Student 1093) His home town, São José dos Campos, in the valley of the Paraíba, has one of the best flying clubs of the interior, and a real squadron of nine planes. He took a course at the Escola Técnica Getúlio Vargas. His great liking is for electricity, principally as applied to aviation—batteries and lighting in the plane, ground lighting, etc. He will take the course in Parachutes.

JERONIMO LEMES NETO (Student 1094) is now a real pilot. He was born in Uruguaiana, Rio Grande do Sul, received his wings at the Rio Grande Flying Club, and now has more than sixty-two fling hours. During his leisure time he plans to improve his technique at the São Paulo Flying Club. He is highly pleased with his specially, Parachutes, and he is sure it will add a lot to his knowledge.

ANTONIO BREDÁ (Student 1095) was born in Lençóis, a beautiful city close to Baurú. He took a course in railroading at the Escola Profissional de Sorocaba and it was through this school that he came to E.T.Av. He will take Parachutes.

MARIO LUIZ CRIPPA (Student 1096) is the mascot of the school. After finishing his studies at the Ginásio das Américas in the city, he wrote a letter to Minister Salgado Filho asking for special permission to enter E.T.Av. as he is only fifteen years old. He is bright and wide

O VÔO ATRAVÉS DAS ÉRAS

XII — O Primeiro Piloto do Mundo

A François Pilatre de Rosier cabe a honra de ser a primeira pessoa no mundo que fez uma ascensão bem sucedida, ar acima.

Os irmãos Montgolfier estavam ansiosos por aperfeiçoar um aerostato que pudesse conduzir passageiros humanos. Um balão de 22 metros de altura e 16 de diâmetro foi construído e no dia 15 de outubro de 1783, Rosier subiu por alguns minutos em um "balão cativo", um balão preso ao solo por uma longa corda. O piloto levou um abastecimento de palha como combustível, para manter aquecido o ar de dentro do bojo. Como medida de precaução, também levou com ele baldes de água e esponjas para manter o balão isento de perigo de incêndio.

A ascensão foi rapidamente seguida por ousados vôos em balões livres. De Rosier, então com apenas 29 anos e já distinguido como cientista em Paris, ia tornar-se o herói popular do dia. Pereceu no primeiro acidente de balão, no dia 15 de junho de 1785, quando seu aerostato incendiou-se durante uma tentativa de travessia do Canal Inglês.

To François Pilatre de Rosier is due the honor of being the first person in the world to make a successful ascent into the air.

The Montgolfier Brothers were eager to perfect an aerostat that would carry human passengers. A balloon 74 feet high and 48 feet in diameter was constructed, and on October 15, 1783 de Rosier went up for a few minutes in a "Captive", a balloon anchored to the ground with a long rope. The pilot carried a supply of straw as fuel to keep the air within the bag heated. As a precautionary measure he also took with him buckets of water and sponges to keep the balloon from catching fire.

This ascension in a "captive" was quickly followed by daring flights in free balloons. De Rosier, then only 29 and already distinguished as a scientist in Paris, was to become a popular hero of the day. He was killed in the first "crash" of a balloon, June 15, 1785, when his aerostat caught fire in an attempt to cross the English Channel.

tro Salgado Filho, este concedeu-lhe dispensa de idade para matricular-se, pois conta apenas quinze anos. Muito vivo e inteligente, se souber aproveitar as suas aptidões, fará uma belíssima carreira. Destina-se a Trabalhos em Madeira.

PAULO BARROSO DE MELO (Aluno 1097) — Natural de Fortaleza, a "Noiva do Sól", cujas praias ridentes José de Alencar immortalizou. Veio para o Rio, onde se apresentou para servir na Base do Galeão, para satisfazer a sua inclinação pela aeronáutica. Aprecia muito motores de avião, de que se ocupava na Base Aérea, mas aqui vai cursar a especialidade de Trabalhos em Madeira.

JOÃO BENEDITO DE SOUZA ARANHA (Aluno 1095) — Natural de Bebedouro, fez o curso da Escola Profissional Cel. João Belarmino, de Amparo, por onde se diplomou em mecânica. Vai especializar-se em Marcenaria de Aviação (Trabalhos em Madeira).

ENÉAS ALVES MOTA (Aluno 1099) — Natural de Sergipe, em cuja ensolarada capital cursava o terceiro ano ginasial. Veio por intermédio do Aeroclube de Aracajú, estando destinado a fazer Trabalhos em Madeira. Aprecia muito o futebol e natação.

ACACIO TEODORO COSTA DO CANTO (Aluno 1100) — É o primeiro filho de Jaboticabal a ingressar na Escola. O Aeroclube de sua cidade possui os dois melhores hangares do interior. Vai cursar Meteorologia.

awake, and if he makes the most of his opportunities he will have an excellent career ahead of him. His specialty will be the course in Woodworking.

PAULO BARROSO DE MELO (Student 1097) is a native of Fortaleza, the city known as the "Bride of the Sun" whose beaches were immortalized by José de Alencar. To satisfy his longing for aviation he came to Rio to serve at the Galeão Air Base. He is very much interested in airplane engines with which he worked while at the Air Base. Here, however, he will specialize in Woodworking.

JOÃO BENEDITO DE SOUZA ARANHA (Student 1098) was born in Bebedouro. He graduated in mechanics at the Escola Profissional Cel. João Belarmino in Amparo. Woodworking will be his specialty.

ENÉAS ALVES MOTA (Student 1099) is a native of Sergipe in whose sunny capital he completed the third year of his secondary education. The Aracajú Flying Club sent him to us and he will take the course in Woodworking. He likes football and swimming a lot.

ACACIO TEODORO COSTA DO CANTO (Student 1100) is the first son of Jaboticabal to enter the school. The Flying Club of his city has two of the best hangars in the interior. He will take the course in Meteorology.

BRASIL AERONÁUTICO

Cel. Av. Lysias Rodrigues.

A descoberta sensacional do aeróstato a ar quente foi o pequenino furo na parede formidável do dique das leis da natureza. A ciência e o engenho humano por aí vararam até sobrepujá-los, tornando-se o homem, por fim, o senhor dos ares.

Notável foi o "Manifesto Sumário para os que ignoram poder-se navegar pelo elemento do ar" que Bartholomeu de Gusmão escreveu rebatendo possíveis objeções a que seu requerimento naturalmente daria lugar, e que consta das "Atas da Academia Real de Ciências" de Portugal (Código número 343 da Biblioteca da Universidade de Coimbra).

Não se sabe ainda a causa de ter o Padre Bartholomeu de Gusmão abandonado suas experiências; o fato real é que tais provas não tiveram seguimento. F. Marion, historiador francês, comentando a ascensão do primeiro balão, assim se expressa:

"Na história do progresso do espírito humano, há poucos acontecimentos que tenham suscitado um entusiasmo semelhante àquêle que despertou, em todos os espíritos, a ascensão do primeiro balão."

Durante longos anos desconheceu-se esta maravilhosa inteligência, este sábio brasileiro. Houve por toda parte uma conspiração de silêncio para inutilizá-lo, para fazer, se possível, desaparecer o seu glorioso nome de entre os seres humanos, êle que tornara realidade o mais belo sonho da Humanidade. Uns, porque o seu saber fazia sombra, relegando-os a um plano secundário; outros, porque seu nome se opunha gritantemente a pretensas prioridades aerostáticas de compatriotas estes, por inveja mesquinha à sua inatacável glória; aqueles, por um incobrível despeito; todos, por uma obliteração, fruto da apoucada compreensão do alcance grandioso da realização do milenário sonho humano de ascender aos ares.

O Padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão, o inventor do primeiro aeróstato que ascendeu aos ares, enche, êle sozinho, um capítulo da história aeronáutica do mundo, o mesmo da história aeronáutica do Brasil.

The sensational discovery of the hot air balloon was the tiny hole in the dike of the laws of nature. Human science and ingenuity kept up the fight until they overcame those laws and made man the ruler of the air.

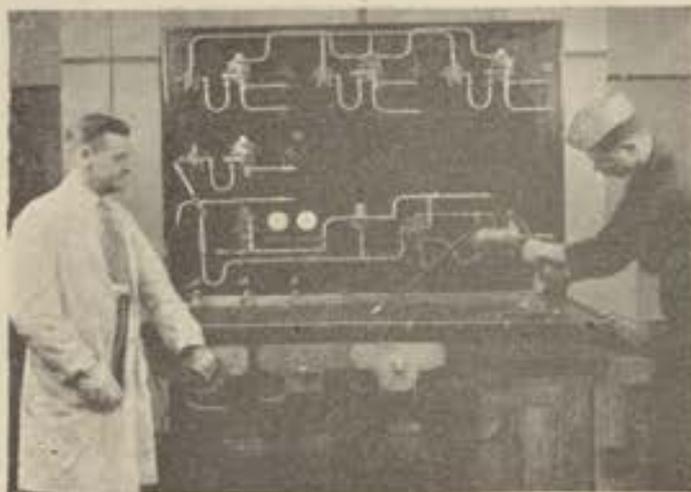
The notable piece of work "A Brief Report for those who do not know it is possible to fly", written by Bartholomeu de Gusmão to squelch any possible objections his petition might give rise to, is preserved in Portugal in the "Acts of the Royal Academy of Sciences", code number 343 of the library of the University of Coimbra.

Father Bartholomeu's reason for abandoning his experiments is still unknown; the simple fact is they were not carried on.

F. Marion, the French historian, in commenting on the ascent of the first balloon, says: "Few events in the history of the progress of the human spirit have awakened enthusiasm like that noted at the ascent of the first balloon."

For many years the marvellous intellect of this Brazilian remained unknown. He, who had made humanity's most glorious dream come true, was met on every side by a conspiracy of silence to obliterate his glorious name from the minds of his fellow men. Some were against him because his wisdom far surpassed their own; some disliked him because his name stood in direct opposition to their claims of priority in the discovery of the hot air balloon; others hated him because they were envious of the glory he had attained; still others regarded him with extreme disgust—all were too narrow-minded to comprehend the tremendous possibilities presented by the realization of man's thousand year old dream to ascend into the air.

The story of Father Bartholomeu Lourenço de Gusmão, the inventor of the balloon that made the first successful ascent, fills a chapter in world aviation history; it is the same chapter that tells of the aviation history of Brazil.



Sr. Chandler instrutor do dept. de hidráulica, e o aluno Haag (541).



No Dept. de Motores — vemos Mr. Helm, um dos instrutores deste dept., e alguns de seus alunos: Marini (EE-2), De Paula (E-18), Diniz (E-14), Silva (E-16), Jayme (EE-1), Lima (E-17), Caldas (EE-19) e Mr. Helm.

Secção dos Alunos

Por Jeannette M. Chedick
e Hylaria Corrêa

CESTA COLUNA



Eis-nos chegados, portanto, ao Carnaval. Embora Miss Butterfly não seja precisamente o que se pode classificar de moralista caturra e intransigente, lamenta recelar desiludir aos seus amáveis leitores, quando se declara, neste ano, francamente "anti-carnavalesca". Mas isto se explica. Qualquer pessoa que não possua sentimentos cívicos totalmente embotados, pode verificar que a época não é nada propícia a que esbanjemos energias utilíssimas, e que devem ser poupadas para uma aplicação mais séria, na alegria inconsciente do tríduo folião. Além do mais, que melhor homenagem poderíamos fazer aos nossos irmãos que lutam sob a neve e a chuva, no cruelíssimo inverno europeu, do que nos retratarmos aos festejos? Não seria melhor esperar que nossos irmãos expedicionários voltassem trazendo o facho da vitória, para então fazermos uma grande festa, de que participassem todos os que vivem e labutam debaixo do Cruzeiro do Sul?

Em todo caso, é um ponto de vista que não forcamos ninguém a abraçar. De nossa parte, vamos, seguindo a voz da experiência alheia, aproveitar o domingo de carnaval para refazer as forças e não regressar à luta com os ossos moidos pelas danças ou pelos pulos desengonçados dentro dos cordões e garganta rouca pelos sambas berrados a plenos pulmões ou ainda a testa e a alma berradas pelas cinzas do arrependimento. Na hora que passa, que melhor carnaval para os nervos, os músculos e o pensamento, que um descanso gostoso e reconfortante? Além disso — outro fator que não é de desprezar nos dias bicudos que atravessamos... — um carnaval barato. E está aí como, sem sacrifício de espécie alguma, podemos dar nossa contribuição direta ao esforço braalleiro de guerra.

ALINED — Venho acompanhando o "Papel Pega-Mosca" desde os tempos em que era simples jornal mimeografado, escreve V. a um

nosso colega de redação. Agradecemos altamente lisonjeados as amáveis referências, e endossamos plenamente o que diz a respeito de nossos apreciados colaboradores J. Silqueira, P. Zamboni, Rui Rezende, 1039, 826, Xoró de Matto, Camera-man, Anxo te Carra Suxa e outros que emprestam a estas páginas o verdadeiro brilho que elas possam ter.

DR. ABÓBORA — Venenos e Cadeiras, com alguns cortes, aprovado.
BOM MOÇO — Idem.

705, VINÍCIOS, 826, 109 — Seus trabalhos vão ser publicados. Excelentes.

924 — Sei que V. tem trabalhos poéticos seus, mais interessantes do que as quadrinhas "folklóricas" que nos enviou. Preferimos sempre os trabalhos originais de nossos alunos, mormente quando, como nos que V. produz, há inspiração e sentimento.

Miss Butterfly

ALGUÉM ESCREVEU...

Senhorita: — Se ainda não lhe fizeram nenhuma "proposição" para a "conjugação", permita-me que lance esta "interjeição": Ó meu amor! Não posso deixar de manifestar-lhe pelo meu "verbo" o desejo de que meu "pronome" seja um seu "adjetivo", pois no "positivo" declaro que me considero o "superlativo" dos apaixonados, que "concorda" com você em todos os "modos" e "tempos".

Espero que não me julgue "singular" por sonhar ter um "plural" na minha família, pois me creio bastante "masculino" para não ficar "neuro" em presença do seu encanto "feminino" que é o melhor "substantivo" do mundo.

Não "decline" esta proposição e oxalá seja eu a "primeira pessoa" que consiga o seu amor, assegurando-lhe sem "condicional" que a amo, por um forte "imperativo", até o "infinito".

Aasina: "Sujeito oculto".

973.

MÚSICA, EXPOENTE DE CULTURA E APROXIMAÇÃO

R — 476

I

Hoje em dia, quando se fala em música, a grande maioria logo se refere à música popular com um entusiasmo tal que ficamos na incerteza se somos nós muito antiquados ou nosso gosto não é tão apurado como o dos restantes.

Apesar de apreciarmos as mais diferentes expressões musicais, não podemos esconder a nossa predileção por aquela música, a divina música dos mestres. A música, além de constituir um entretenimento para a pessoa, é considerada também um ótimo tônico para os nervos e um calmante para o espírito. Pesquisas levadas a efeito por cientistas provaram ser possível a cura de neuroses por intermédio da música, dando lugar a uma nova modalidade de tratamento na medicina: a musicoterapia.

Não é desconhecido de ninguém o efeito da música sobre os animais, demonstrando assim que até os seres considerados inferiores são sensíveis às manifestações musicais.

Sem querer pontificar sobre a matéria, porém comentando apenas, como apreciador, é que ousei falar sobre a divina arte. O convívio com os clássicos, além de nos alegrar o espírito, leva-nos a meditar profundamente em problemas com cuja complexidade não atinamos.

É o caso da música de Bach. Segundo disse acertadamente um crítico desse compositor, "sua música é teológica". Essa impressão nos causam as suas "fugas", os seus concertos para órgão, que parecem possuir um quê de canto celestial, que nos falam diretamente d'Aquêle que é o Rei do Universo. Essa peculiaridade da música de Bach origina-se do facto de ter sido ele "Mestre de Capela" e serem quasi todas as suas obras para órgão.

Apesar de grande, Bach não é a estrela máxima no firmamento dos gênios da música. A "alfa" da constelação dos mestres, sem dúvida, é Beethoven. Pai da sinfonia, arrebatou-nos pela magia de sua música, pela riqueza e grandiosidade do conjunto tonal.

Em outro número, terminaremos estas considerações sobre o assunto.

A DERROTA DA ALEMANHA

(Antonio COSTA)

Há por aí, correndo mundo, um famoso livro de um não menos famoso filósofo chamado Ernst Izgur (pseudônimo de Karl Schneider) que, filho de família alemã, teve por berço a terra dos cossacos, lá crescendo e adquirindo seus primeiros conhecimentos.

Desde cedo mostrou-se bastante interessado pelo estudo das ciências ocultas, tendo-se tornado mais tarde, um conhecedor profundo e um estudioso cada vez mais dedicado. Num dos seus livros mais interessantes, publicado em Janeiro de 1938, "ASSIM FALARAM OS PROFETAS", o autor estuda e analisa detalhadamente as grandes profecias de Nostradamus e outros videntes conhecidos, apresentando também as suas próprias, muitas das quais já se realizaram no decorrer desta guerra, tal qual anunciou o filósofo russo.

Já é por demais sabido por todos, que o fim da guerra na Europa, com o esmagamento da Alemanha, é coisa que não demorará muito a acontecer. Os fatos são claros: as razões são lógicas. Entretanto, há um detalhe interessante — nesse livro de Izgur, que nos faz crer mais positivamente ainda, na derrota dos exércitos de Hitler.

Num capítulo do livro, o autor transcreve uma entrevista concedida por ele a dois jornalistas de Lisboa, na qual trata do seguinte assunto: "O número 19 persegue a Alemanha através da história". Não há dúvida que é um estudo interessante e cheio de exemplos claros como estes: "Os tratados de Westfália, que puzeram termo à guerra dos Trinta Anos, confirmando a divisão e o declínio da Alemanha do Norte, ou seja, a Alemanha atual, congregada em volta do forte núcleo étnico e político da Prússia, foram assinados em 1648. Somemos estes algarismos e encontraremos a explicação para o desastre que atingiu os germânicos: $1+6+4+8=19$."

A batalha de Valmy, outra derrota para os alemães, travou-se nos campos históricos do Marne, em 19 de Setembro de 1792. A soma dos algarismos com que se escreve este ano, dá também 19". O famoso general alemão Blücher, vencedor de Napoleão em Waterloo, morreu em 1819 ($1+8+1+9=19$). Na última guerra, a vitória dos aliados teve o seu ponto culminante em 1918: estes algarismos somados, dão 19. "Até nos esplendores do seu alvorecer, o moderno império alemão foi perseguido

pelo estigma fatal. Assim, o ano de 1864, em que a Alemanha esmagou a Dinamarca, arrancando-lhe os duques de Schleswig-Holstein, parece, à primeira vista, uma data gloriosa. Para os que atribuem significado aos números, é antes, porém, data sinistramente presaga, pois os algarismos que a compõem dão, somados, o total 19".

O grande oculista alemão Henri Kaemel havia profetizado em 1919 (duas vezes o número 19), surgiria uma grande desgraça para a Alemanha. Essa foi, sem dúvida o Tratado de Versalhes, para assinatura do qual, o número total de votos atingiu a quantia de 892, ou seja, $8+9+2=19$.

Muitos outros exemplos há, contidos no livro de Izgur, os quais não iremos citar para nos tornarmos mais breves, juntando a esses, todavia, um que o profeta russo não mencionou, não sabemos porque. Talvez por esquecimento, ou um pequeno lapso, pois o seu livro embora contenha muitas profecias já realizadas tal qual ele as predisse, anuncia o fim desta guerra para Março de 1943, o que não se deu, infelizmente.

Vejamos: Se o número 19 é de fato, a "asa negra" da Alemanha, por que não nos convenceremos mais ainda, que este ano será fatal para o Terceiro Reich? Sim, porque estamos em 1945 ($1+9+4+5=19$). Tudo pode ser coincidência. Sim ou não, o fato é que a pátria de Wagner caminha para o abismo (com 19 ou sem 19) e encontra-se cada dia mais próxima do precipício, onde se lançará irremediavelmente com todo o seu orgulho e poder.

DEPOIMENTO DOS ALUNOS

EU E A ESCOLA TÉCNICA
1099 (Gaúcho)

Quando ainda no meu torrão natal, Rio Grande do Sul, ouvia falar na Escola Técnica de Aviação, sentia vivo o desejo de nela ingressar. Com tal vontade, sujeitei-me aos exames e testes regulamentares e após algum tempo de estudos, vi-me matriculado.

No início, custei um pouco a me acostumar com a nova vida, mas o tempo passou e agora já sou outro. Cada dia que passa mais aumenta o número de colegas, o que me tornou membro de uma grande e progressista família — a de Aeronáutica Brasileira.

E assim, lado a lado com meus companheiros, procuro elevar bem alto o nome do meu querido Brasil no seio das Nações Unidas.

RIBEIRÃO PRETO (A CAPITAL DO OESTE)

"Edward Sinisgalli-451"

Quando as lévas de imigrantes começaram a procurar aquele ponto distante do oeste de S. Paulo, havia motivos de sobejo importância, pois aquelas terras férteis e saudáveis recompensavam ao braço operário. Paulatinamente a região progrediu, tendo como principal fonte de riqueza a monocultura do café, pois este além de adaptar-se tão bem naquele meio ambiente, proporcionava tipos finos e bebida mole, ocasionando então uma excelente colação, levando sua reputação para além das fronteiras do país.

Mais tarde veio a instabilidade que tanto transtornou a lavoura da preciosa rubiácea, sobrevindo em seu lugar a policultura, a criação, a indústria e o comércio, que começaram a tomar então maior vulto, evitando assim o colapso de tão pródiga plaga.

Ribeirão Preto prosseguiu então em seu progresso dinâmico, que hoje pasma o visitante, com sua elegante Praça XV, onde se salienta uma deslumbrante "fonte luminosa"; seu Bosque Municipal, onde se perpetuam a flora e a fauna brasileira; seu perfeito calçamento e assêio das ruas e, finalmente, com seu modernos edifícios.

"A Capital do Oeste" conta atualmente com cerca de 14.541 prédios, (sendo 9.095 urbanos e 5.446 rurais), 1.235 casas comerciais, 21 estabelecimentos industriais, 2.053 veículos, 654 propriedades agrícolas, algarismos esses que vêm justificar a sua posição como quarta cidade estadual.

Muito justo foi portanto o ato do Exmo. Sr. Interventor de S. Paulo, ao criar recentemente naquela cidade, a Escola Prática de Agricultura "GETULIO VARGAS" e o Recinto da Exposição Feira dos Animais, dotando assim aquela zona de notável benefício, principalmente a classe agro-pecuária.

A aviação entretanto não ficou esquecida, pois existe em pleno funcionamento um bem aparelhado Aeroclube, que muito vem incentivando a aviação local com a distribuição de bolsas para o curso de piloto civil, concursos de aero-modelismo, já tendo brevetado inúmeros pilotos para a nossa aeronáutica civil. O campo de pouso para aviões está excelentemente instalado, servindo aos aviões de carreira para Minas e Goiás, ao par da utilidade local.

E assim "A Capital do Oeste" prossegue em sua marcha empreendedora, para maior grandeza desta inq. vilável Pátria.

HUMORISMO

KUIKA



A zenhorr xá foi na morro to Fa-téla? non? azarr seu. Eu xá. Eu foi parra tarrar uma kurso te kuitverro, parra aprenterr a facerr kuikas. Esta zerrfizo non stá ton tificil komo parréce, stá muínto mais tificil. Eu akórra stá un kuikerro tiplomato pelo eskóla te sampa "Sekurra ke senon eu kaio", to morro to faféla, porrizo eu fai explikarr komo se fais un kuika.

Primerro tos otros kolzas, un-kui-ka stá tificil en trreis partes: Par-rika, Pele e Pauzinho. O primerro kolza ke se téfe facerr antes te fa-prikarr un kuika, stá arranaxarr uma káto. A kórr to káto eu penza ke non fais tiferrenza, maiz me enzinarron ke as kátos prretos ten son mais melhorr. Peka-se a pixinho e tur-rande trreis tias ta pastante karne te poi parra ele komerr, porke a poi ten fóiz te kuika e o káto komendo o karne to poi, fika kon pon son. Te-pois te facerr isso a zenhorr peka a káto e tirra o péle tele, maiz konfem matarr ele antes, porke ele poté non kcatarr to prinkaterra. Peka o pele to káto e teixa na sól parra sekarr até fikarr turro kenen papelon. O sekundo kolza, stá arranaxarr un par-rika fazio, tesses fininhos ke xerrai-mende fen xeios te xá mate to Pa-raná. Este stá un kolza tificil te ar-ranaxarr akórra, porke stá tempo te karnafal e totos os chentes kórr fa-cerr kuikas. Pon. A zenhorr tirra o tampa e a fundo to parrika e n'uma lado préka o pele to káto. A outro burrako ke sóbrra, serfe parra o chentes potarr o mon e tokárr. Quan-do estes tois kolzas eston feitos, o kuika xá está kon karra te kuika, fai-ta só arranaxarr uma petaçõ te paui-zinho retondo e prrekarr pen na cen-troo to pele. Prronto, stá feito un

kuika. Esta instrumento kusta pen poko tinherro, mais en konpenzason fais uma parrulho ke o chentes nen pote fikarr perto. Se a zenhorr axarr tificil a trapálho te facerr un kuika, o kolza ke stá maiz facil, stá kon-prrar un kuika feito.

Até a outro karnafal.

Frida xá fais operrazon. A relóxiõ extraito tela está funzionando pen.

DITADOS

Ken non ten kãõ, kãça kon káto.
Ken non ten káto, kãça kon uma tábua.

Ken non ten tũa, non kãça, fika en casa lendo uma refista.

Te krão en krão os kalinhas morren te fome.

Maiz fale un espinkarrda non mon to ke tuzentas passarinhos foando.

594 — Tizen ke as purros tepois te finte anos te itade fikon cégos...

588 — Enton komo stá ke a For-nari enxérka pen?

ANXO TE KARRA SUXA.

FILMES DA SEMANA

Hoje apresentamos, além dos veteranos, astros insuperáveis, alguns calouros, tanto no ar...cênico como na Escola. Deixamos a cargo da platéia julgar de sua atuação.

ENDEREÇO DESCONHECIDO — Interpretação do 413 ("Cadete Ventoinha"), que há três semanas procura saber onde mora certa pequena (ela não contou em que bairro reside; será para evitar serenatas, ou...).

IRMAOS NA DESGRAÇA — Desempenho conjunto da Quinta e Sexta (!!!).

QUATRO GAROTAS NUM JEEP — Franco (654), Arnozara (656), Silveira (655) e Silva (653) provocam numa mesa de controle da Hidráulica o mesmo "embroglio" que as quatro garotas da película.

DOIS FANTASMAS DA FUZARCA — Desempenho de Saturnino Machado (1067) e do Landin (1075), quando resolvem "bancar" os fantasmas da Sétima e acabam sendo "tesados" pelo comandante da Ronda...

A COMBINAÇÃO DE MABEL — Terrível drama pelo método confuso em que se mete o "Cabão" da Quinta (Sheriff), quando faz o presente de uma suave combinação cor de rosa a uma e um par de luvas brancas a outra. Mas os bilhetes dos presentes vão trocados, e...

Cameraman

NOS FILMS EU VEJO TUDO
Por Chico Polidoro

"Os homens de minha vida"... 330!

"Eram cinco irmãos"... Uma turma de Link...

"Fôrça do Coração"... Meteorologistas.

"Aventuras de um Recruta"... Bichos.

"Es um felizardo Mr. Smith"... Os que vão para Paraquedas.

"Belezas sem dinheiro"... Os alunos da E. T. Av.

"Entre a loura e a morena"... Aluno, calu na rede é peixe.

"Comboio para o Leste"... A última turma para o Rio.

"Dias aventureos"... Apenas um em nossa vida...

"Canário Amarelo"... Eles... do Show.

"Dois no céu"... Quem será?

"Santa"... 5.ª Esquadrilha.

"Meu reino por uma cosinheira"... O que nós dariamos.

SÃO PEDRO,
AMIGO DA ONÇA...

E' sábado. Céu cinzento.
Coriscos cortam o céu.
E tomba do firmamento
da chuva o liquido véu.

Entretanto, no domingo
a noite surge, tão bela.
De chuva? Nem mais um
pingo...
Véu lua em lugar dela.

S. Pedro, tem dó da gente!
Toda a semana a estudar...
E sábado justamente
vem a chuva atrapalhar...

Pense bem neste problema,
ponha-se em nosso lugar...
Sem levar "ELA" ao cinema,
temos galho p'ra quebrar...

Oxalá não lhe dê mágua,
S. Pedro, "Nossa Amizade"!
Mas faça a nossa vontade:
ter um domingo sem água...

K. D. T. (99)

ESPORTES

E. T. Av. vs. SANTOS F. C.

Conforme fora anunciado, a E. T. Av. realizou no domingo passado o primeiro jogo deste ano no Estádio de Vila Belmiro, na cidade de Santos, com o quadro de amadores do Santos F. C., campeão de 1944 daquela cidade portuária. A caravana, que seguiu em ônibus da Escola, foi cheilada pelo tenente Amazonas e tenente Rui. Na sede do Santos F. C. os nossos foram cavalheirescamente recebidos pelos diretores Rubens Martins, Virgílio P. de Oliveira e Marcelo C. Souza. A diretoria ofereceu um banquete aos visitantes, tendo então saudado o nosso quadro o dr. Antonio Feliciano, cujas ilsongeiras palavras foram respondidas em breve improviso pelo ten. Amazonas.

Pouco antes do começo do jogo, o sr. Ten. médico Ae. dr. Rui de Carvalho Braga rendeu uma homenagem ao saudoso Urbano Caldeira, ao redor de cuja herma se reuniram amadores e a caravana visitante. Agradeceu a homenagem o dr. Silvío Fortunato, vice-presidente do Departamento Social de Santos. Declarou que o gesto tocava fundo o coração de todos os alvi-negros, porque Urbano Caldeira fora o símbolo, a imagem viva do Santos F. C. Concluindo a solenidade, os jogadores da Escola depositaram uma linda corbeille de flores junto à herma.

Sob grande ovação, entraram em

campo os jogadores da E. T. Av., que disputaram uma partida cheia de entusiasmo, alegria e de lances eletrizantes. Embora não estivéssemos à altura de enfrentar o campeão santista de 1944, tentámos utilizar toda a nossa boa vontade, esforço e dedicação. O adversário era mais forte e nos venceu, como era natural; soubemos perder com dignidade e, porisso, fomos alvos de carinhosas demonstrações. Finalizou-se o jogo com a contagem de 3 a 1, favorável aos locais.

Os quadros estavam assim constituídos:

SANTOS — Dorival, Pitola, Abreu, Laurindo, Oliveira, Tico Luiz, Milton, Orlando, Broto, Barbuy e Madeirinha.

E. T. Av. — Rubens, Mestre, Toledo, Cartegiani, Fred, Lagreca, Nello, Turista, Brejinho, Batzinho, Gimenez, Adão, Zico, Baiano e Ventoinha.

Tentos contra: Barbuy (2) e Orlando (1). A favor: Brejinho.

Como árbitro da peléja atuou o conhecido juiz José Alexandrino, da F. P. F., que teve um trabalho impecável. Como convidado de honra, tivemos o sr. Silvío Lagreca, o grande centro-médio da seleção brasileira em 1922, quando jogou no Urugual e salvou, com risco da própria vida, o Pavilhão Nacional, durante um incêndio que lavrou no Estádio de Montevideu. Lagreca é atualmente diretor do Departamento de Juizes da Federação Paulista de Futebol.

GIMENEZ (491).

A CIDADE MONUMENTO

B. RUI REZENDE (956)

A semelhança daquela velha Ouro Preto das Minas Gerais, monumento histórico de nossa pátria, encaixada nas fraidas das montanhas, Itú lembra também os velhos fastos de nossos ancestrais. Velha cidade do interior bandeirante, esgueirando-se sorrateira pela campina, impondo aos olhos o espetáculo de sua venerável ancianidade, sem perspectivas de es-lética ou de cuidados arquitetônicos, perde-se ao longe entre casinhotos malbaratados. Quem, ao passar por esses velhos casarões, com imensos alpendres, telhas musgosas, paredes caladas, não há de sentir percorrerine o corpo um calafrio de emoção, presentindo acolá o vulto de Feijó ou a figura inesquecível de Prudente de Moraes?

E lá continua a velha Itú, a mesma cidade das igrejas, templos maravilhosos de outras eras, a mesma dos colégios Patrocínio e S. Luiz, berço de tantos bravos, forjas de tantos estadistas cuja fibra moral garantiu o futuro da nação. A cada passo que ressoa nas lajes cinzentas, parece erguer-se para a vida uma personalidade dos tempos idos. Aqui, o dr. Tibiriça Piratininga; ali, Rangel Pestana, acolá, Campos Sales, Americo Brasiliense e Bernardino de Campos, companheiros da luta pela República, propagandistas dos mesmos ideais que ainda hoje fazem vibrar a humanidade.

Itú da Convenção e do Manifesto de 18 de 1873! Cidade-Relíquia, depositária das grandes tradições de nossa gente!

TERCEIRO ANO DO BRASIL NA GUERRA

Três anos são passados desde que o abutre nazista desceu sobre nossos indefesos irmãos e ceifou suas vidas.

Três anos são passados e o luto ainda cobre as famílias de nossos patriotas vitimados pela sanha nazista.

Mas não se passaram três anos antes que nossos mortos fossem vingados. Nossos soldados estão bravamente mostrando que o ultraje feito a nossa terra e a nossa gente val sendo reparado. Olho por olho, dente por dente.

E com uma grande vantagem para nós. Conheceremos Berlim. E' lá que ao lado das Bandeiras das Nações Unidas, o caboclo brasileiro há de içar, bem alto, a gloriosa e invicta Bandeira do Brasil!

PALUS



PAPEL PEGA-MOSCA SPORTS COMMENTS

POR SANDY SAUNDERS

O Quadro do Dept. de Aviação na Dianteira do Campeonato

AVIÕES versus MOTORES

Estando na retaguarda do campeonato de boliche, o quadro de Aviação, composto de Coecke, Cook e Cartellone, num movimento de surpresa, derrotou o poderoso quadro do Motores em duas das três partidas disputadas. Isto o colocou sozinho no primeiro lugar.

Com somente um ponto de diferença entre os quadros foi fácil constatar que o jogo requeria uma habilidade extraordinária para ganhar e foi isso exatamente o que tivemos ensejo de ver no domingo à noite. O recorde do jogo mais alto foi quebrado pelo Departamento de Aviação, quando este reuniu 550 pontos por três linhas no segundo jogo. Este encontro colocou Cook como membro do hipotético "Clube dos 200" e Cartellone atingiu uma bela contagem de 52 pontos acima da sua média habitual. O capitão Coecke desenvolveu três belos jogos, e, como a cada passo se expressava, divertiu-se em observar Keenan, capitão do quadro contrário, "mastigando eixos de manivelas".

O time do Departamento de Motores atingiu três formidáveis jogos, 471, 459 e 473, mas somente o último deu-lhe a vitória. A média da noite conseguida por Moller ultrapassou de 26 pontos a média habitual e Helm, Mueller e Keenan desempenharam seus consistentes bons jogos, provando definitivamente que o Motores é o quadro destinado a vencer.

Transportes versus Meteorologia-Eletricidade

Talvez fosse um caso de super-treinamento, talvez fosse uma noite de sorte, mas um, dois três jogos, e o Meteorologia-Eletricidade altamente qualificado, destacou-se do primeiro lugar em que se achava, empatando com o time do Dept. de Aviação.

O cap. Mac Vicar esqueceu sua média de 139 e desenvolveu 170, 166 e 148 pontos, demonstrando-se assim o melhor homem, em campo, dos vitoriosos. Austin e Cooper seguiram-no com pouca diferença, auxiliando a vitória por uma larga margem.

"Nove por vez" parece que foi a divisa dos derrotados, por causa daquele último ponto que tudo fez crer pertencesse a Alley. Rawlinson desenvolveu seu consistente bom jogo, mas Rand e Pawelek não puderam atingir seu objetivo. Contudo, cada jogo foi melhor, segundo se depreende da tabela, e os recentes vencedores do torneio venderão caro uma derrota.

TABELA DO CAMPEONATO

	Ganhos	Perdidos
Meteorology	6	5
Basic	6	6
Hydraulics	4	8
Rádio Maintenance ...	2	10

Não haverá jogo de boliche no domingo, dia 11, por causa do Carnaval. O campeonato prosseguirá a partir do dia 18 do corrente

Aircraft Leads Bowling League AIRCRAFT versus ENGINES

Going into the back stretch of the bowling league, the surprise Aircraft team composed of Coecke, Cook and Cartellone beat the powerful Engine team two out of three games. This puts them in first place, all alone.

With only a one pin handicap between the teams it was easy to see that it would require outstanding bowling to win, and that is exactly what we had on Sunday evening. The high set record was broken by Aircraft as they amassed 550 pins for three lines in the second game. This game places Cook as a member of the mythical "200" club and Cartellone rolled an amazing 52 pins above his average. Capt. Coecke bowled three nice games and as he frequently expressed, enjoyed watching Keenan, captain of the opposing Engine team, "crewing crankshafts".

Engines rolled three formidable sets, 471, 459, and 473 but only the last one was sufficient to win. Moller's evening average topped his regular average by 26 pins and Helm, Mueller and Keenan bowled their consistent good games, definitely proving that Aircraft is the team to beat.

Transportation versus Meteorology-Electrical

Maybe it was a case of overtraining, maybe it was an "off" night but one, two, three games and the Meteorology-Electrical highly touted team toppled from first place, where they were formerly tied with Aircraft.

Capt. McVicar forgot his 139 average and rolled 170, 166 and 148 to be the outstanding bowler for the victors. Austin and Cooper came through in in the tight places in helping to win every game by a large margin.

"Nine each time" seemed to be the slogan for the losers because that last pin appeared to be glued to the Alley. Rawlinson bowled his consistent good game but Rand and Pawelek weren't able to hit their stride. However, each set was better as shown on the record and last league's winners can't be sold short.

LEAGUE RECORDS

	Won	Lost
Aircraft	8	3
Engines	7	5
Radio - Communications	7	5
Transportation	7	5

There will be no bowling Sunday, February 11, because of Carnival. League play will continue, starting again on February 18.

WHAT'S FAZING

By Jeannette Thede
William Lehman

Organizado por Sid Quigley e grandemente auxiliado por Helen Adams, 20 elementos do pessoal norte-americano ofereceram uma festa de despedida ao instrutor de português sr. Gerson Ferreira. A festa teve lugar na Caverna Paulista no último dia do mês passado. Sabemos que fará tantas amizades entre o pessoal da Escola Técnica em Miami quantas fez em S. Paulo, sr. Ferreira.



William Lehman

Os aviões da Escola Técnica existentes em Cumbica são agora os seguintes: North American B-25, Douglas B-18, Vega B-34, Douglas A-20, Curtiss P-40, Republic P-47, Vultee BT-15 e Cessna AT-17. Estes aparelhos são mantidos pelos instrutores e alunos da Escola sob a supervisão do Instrutor Chefe do Departamento de Manutenção, Sr. Graves.

Charlene Gould Maydwell, da secção de carburadores, e seu marido Charlie, chefe do Dept. de Ordens Técnicas, realmente ingressaram na vida musical paulistana. A senhora Maydwell desempenha um papel de destaque entre os primeiros violinos da Orquestra Sinfônica de Amadores, regida pelo maestro Leon Kaniefsky, composta de 90 figuras. Seu marido faz parte do coro mixto recentemente organizado, também dirigido pelo mesmo maestro. Bravos, casal Maydwell.

Quando tiver oportunidade, converse com o sr. Rand, do Departamento de Meteorologia. Antes de vir para o Brasil esteve no Departamento Experimental da Divisão de Motores Wright da Curtiss Wright e trabalhou no seu estágio experimental, com os super-motores que estaremos usando muito em breve. A potência e o tamanho desses motores, conforme ele poderá falar a respeito, são de molde a deslumbrar.

Já prestaram atenção nos produtos de Minas Gerais que Lela Watts, do Departamento de Inglês, leva no seu braço? É um lindo bracelete feito de doze pedras não lapidadas, diferentes, lembrança de sua virgem de Natal a Belo Horizonte. Ela possui n'a amostra de tudo, desde uma peça de minério de ouro a uma água marinha e um topásio.

Consta que Tomasi (graduado pela segunda turma de Link) convidou sua instrutora Viola Perrault para ir à casa d'ele. Ali, a senhora Tomasi convidou Vi para uma partida de tennis no domingo seguinte. De fato, Viola aceitou. Quan-

Headed by Sid Quigley and ably assisted by Helen Adams, a farewell party was given by about 20 North American personnel for Portuguese Instructor Gerson Ferreira. The "festa" took place in the Caverna Paulista on the last day of January. We know you will make as many friends among the Escola Técnica personnel in Miami as you have in São Paulo, Sr. Ferreira.

Escola Técnica's airplanes at Cumbica now consist of a North American B-25, a Douglas B-18, a Vega B-34, a Douglas A-20, a Curtiss P-40, a Republic P-47, a Vultee BT-15 and a Cessna AT-17. These airplanes are serviced and maintained by instructors and students of the school under the supervision of Chief Instructor Graves of Aircraft Maintenance.

Charlene Gould Maydwell of Carburetors and Husband Charlie, Tech. Order Head, have certainly entered into S. Paulo's musical life. Senhora Maydwell is now an outstanding member of the string section of the 90-piece Orquestra Sinfônica de Amadores and husband Charlie is a member of its newly formed mixed chorus. Both orchestra and chorus are directed by Maestro Leon Kaniefsky. Congratulations, Charlene and Charlie!

When you get a chance, talk to Sr. Rand of Meteorology. Before coming to Brazil he was with the experimental department of the Wright Engine division of Curtiss Wright Corp. and he has worked, in their experimental stage, with the super-engines which we will be using in the near future. The power and size of some of those engines he can tell about will astound you.

Have you noticed the products of Minas Gerais that Lela Watts of the English Dept. carries around on her arm? It is a very clever bracelet made of 12 different uncut stones, souvenirs of her Christmas trip to Belo Horizonte. She has a sample of everything from a piece of gold ore to aquamarine and topaz fastened to it.

(cont. na página 15)



Um aspecto do Dept. de Motores Krug (EE-46), Veiga (EE-72), Silva (EE-12), Camargo (EE-15), Rodrigues (EE-57), Aratua (EE-48), Silva (EE-39) e Vissotto (EE-61) orientados pelo instrutor Keenan.

WHAT'S FAZING

do chegou o dia, imaginem a surpresa de Viola, ao descobrir que havia concordado em jogar com uma tri-campeã! Sua cabeça até hoje está a rodar quando se fala em tenís. Que tal uma partidinha, hein, Viola?

Peixe à venda? O Grão Pará agora se orgulha de possuir um aquário. Margery Rebbe, do Básico, decidiu que estava na hora de cultivar uma maniasinha e então comprou um tanque e seis peixinhos. Não dêsse peixes doirados comuns, é bom que se saiba, mas alguns pequeninos lambaris tropicais. Poucos dias tarde, descobriu muito espantada que possui agora 95 peixes — um pouco mais do que realmente cabe no tanque. Quem quer comprar alguns? É só procurar Marge.

Através da Escola — Dê um pulo até o dept. de Chapas de Metal e veja o mostruário de objetos de matéria plástica de Red Duncan. Vale a pena o curto passeio até o anexo 2. Se quiser ver alguma coisa interessante, dê uma espiada no novo banco de ensaios de carburador da Senhora Maydwell. Falando de livros de notas de estudantes: Quando Geo Coppland do Departamento de Eletricidade de Aviação termina a sua fase de quatro semanas, os livros de apontamentos dos alunos são um resumo de 4 semanas da secção de eletricidade do curso de engenharia do Instituto Técnico de Massachusetts. Visitando o dept. de Soldas, peça ao chefe Boddy para mostrar a carta do pai de um de seus recentes graduados agradecendo-lhe e ao departamento o que fez pelo rapaz. Sabiam vocês que o sr. Schipper do Departamento de Hélices e sua senhora, são ambos bacharelados em Filosofia?

It seems that Tomasi, (graduate of Class 20, Link Trainer) invited his instructor, Viola Perault to his home. While there, Mrs. Tomasi invited Vi to join in a game of tennis the following Sunday. Of course, Vi agreed. When the day arrived, imagine Viola's chagrin to find that she had agreed to take on a three-year champ!!! Her head is hanging still when tennis is mentioned. How about a game, Vi?

Fish for sale: — The Grão Pará now boasts an aquarium. Margery Rebbe of Basic decided it was high time she started a hobby, so she bought a tank and six little fish. Not ordinary goldfish, she will have you know, but some tiny tropical fish. A few days later, much to her surprise, she discovered that she now has 95 fish—a few more that she really has room for in the tank. Want to buy some?—See Marge.

Around the school—Drop over to Sheet Metal and see Red Duncan's plastic display—its worth the short walk to Annex 2... If you want to see something in gadgets take a look at Senhora Maydwell's new carburator test benches... Talk about students note books. When Geo. Copeland of Aircraft Electricity finishes his 4-week phase with his students their note books are a 4-week condensation of Mass. Inst. of Tech's course in Electrical Engineering... If you are over in welding ask Chief Boddy to show you the letter from the father of one of his recent graduates thanking him and his dept. for what they had done for his boy... Did you know that Sr. Schipper of Props and the Mrs. both have Doctor of Philosophy degrees?

A OS CANDIDATOS À E. T. Av.

Condições Gerais para matricula neste Estabelecimento de Ensino:

a) — Certidão de nascimento ou carteira de reserva;

O Candidato, civil ou militar, deve:

a) — Ser brasileiro nato;

b) — Ser solteiro e não constituir arrimo de família;

c) — Ter a idade de 17 a 34 anos completos, na data da inscrição;

d) — Ter boa conduta, atestada por autoridade policial, ou por dois Oficiais das Forças Armadas.

Condições Físicas:

a) — Altura mínima, 1,60 m.

b) — Não ter defeitos físicos;

c) — Ter todos os dentes tratados;

d) — Apresentar condições normais de saúde, comprovadas mediante atestado médico.

Documentos necessários à inscrição:

b) — Licença do Pai ou Tutor, si o candidato for menor de 18 anos;

c) — Atestado de boa conduta passado por autoridade policial ou por 2 Oficiais das Forças Armadas;

d) — Declaração do Pai ou Tutor, provando que o candidato é solteiro e não constitue arrimo de família;

e) — Requerimento dirigido ao Sr. Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E.T.Av., solicitando inscrição.

Nota: Todos esses documentos, devem trazer firmas reconhecidas. As inscrições para exame de admissão à E.T.Av. estão abertas em qualquer época do ano e os exames, realizam-se quinzenalmente.

O candidato deve possuir conhecimentos de Português, Matemática e Física, em grau idêntico ao da 3.ª série ginasial, para se submeter a exame escrito, constante das referidas matérias. (Outras informações podem ser obtidas junto aos Aero-clubes).

NUNCA

**TENTE LIMPAR UMA
LIMA BATENDO-A
SÔBRE A MORSA!**



Papel Pega Mosca

Publicação para interesse dos alunos, instrutores e auxiliares.

OFICIAIS DA ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO

TEN. CEL. AV. ENG. JOÃO MENDES DA SILVA
Representante do Ministério da Aeronáutica junto à E. T. Av.
e Conte. do Corpo de Alunos

Major Afonso Celso Parreiras Horta — Comandante do Grupo
Misto de Instrução.

Cap. Joaquim Bueno Brandão — Assistente Militar

Capitão Med. Aer. Fernando Martins Mendes — Chefe do C. M.

2.º Ten. Av. Ariovaldo Villela — Secretário

2.º Ten. Med. Aer. José Gonzaga Ferreira de Carvalho

2.º Ten. Med. Aer. José de Moraes Camargo

2.º Ten. Med. Aer. José Carlos D'Andreta

2.º Ten. Med. Aer. Ruy de Carvalho Braga

2.º Ten. Med. Aer. Alfredo Rocco

2.º Ten. Med. Aer. Marcelo Pio da Silva

2.º Ten. José Cabral de Almeida Amazonas

2.º Ten. Clodoaldo Motta Accioly

2.º Ten. Antonio José Nosé

2.º Ten. Paulo Spitzer

2.º Ten. Martinho de Castro Machado

2.º Ten. Eurico Lacerda

2.º Ten. Bertholdo Costa Junior

2.º Ten. Antonio Joaquim Lagôa

2.º Ten. Evaldo Herbert Sirin

2.º Ten. Walter Cardoso Rossi

Asp. Med. Aer. Otava da Motta Cardoso

2.º Ten. Mario Raphael Biffi

A ESCOLA TÉCNICA DE AVIAÇÃO de São Paulo, funciona
conforme contrato do Ministério da Aeronáutica com:

JOHN PAUL RIDDLE

EDWIN P. STAHL — Diretor Interino

CORPO DE REDATORES — Temporário

Lacy Blum Redatora
Ten. Ariovaldo Villela Redator Assist.

REDATORES ASSOCIADOS

Acmán Williams ARTISTA ASSOCIADO
Vinicius Piazza ARTISTA ASSOCIADO
Sandy Saunders SECÇÃO ESPORTIVA
William Lehman WHAT'S FAZING
J. Siqueira } ALUNADAS
P. Zamboni }
Jeannette Clodick } SECÇÃO DOS ALUNOS
Hilario Corrêa }